

CARLOS III: DOS EPOCAS Y UN PROYECTO

Será adaptada la Avenida a las necesidades de la vida moderna

1910/19 alerta
Comenzará Obras Públicas inmediatamente su reconstrucción. En memoria del gran Rey de España se ha respetado el nombre de Carlos III. Facilidades al tránsito y estacionamiento

ELIMINASE DE LO COLONIAL LO IMPRESCINDIBLE

Por RAUL MIRANDA, de la Redacción de ALERTA

Paseo de Tacón, Paseo de Carlos III, Avenida de la Independencia y por último, de nuevo, Paseo de Tacón. En cuatro ocasiones cambió de nombre la más hermosa de las vías capitalinas, que cuando se construyó sirvió para que La Habana se ensanchara y obtuviera el perímetro urbano de nuestros días. Porque entonces el Paseo de Tacón sirvió para unir el centro comercial con los vecinos de "extramuros" y éste fue uno de los grandes acontecimientos que hizo posible el progreso de nuestra ciudad en dirección al suroeste. Fue una medida casi revolucionaria del gobierno de Don Luis de las Casas, que resultó más efectiva de lo que quizás pensaron sus proyectistas, pues hizo posible una ruta mas adecuada para vecinos y comerciantes y pronto se hizo más célebre por cuanto tenía la cercanía de la primera estación del ferrocarril que se encontraba en lo que es hoy el Hospital de la Policía.

Carlos III a través de su historia de dos siglos ha sido lugar preferido para desfiles ostentosos, para orgullo del turismo, y en sus primeros albores para reparto residencial. Hoy el más típico de

nuestros paseos coloniales, tiene que someterse a las exigencias de la vida moderna. Las piquetas de Obras Públicas, comenzarán a cambiar en algo el trazado original, ampliando las vías laterales para facilitar el paso de los omnibus, camiones y automóviles particulares; para despejar la gran pista central que será denominada de «expreso», permitiendo un rápido traslado de los que van de una zona distante a otra; y para mejorar la situación del arbolado y embellecer con jardinería sus fajas divisorias. Los trabajos de reparación se iniciarán lo mas pronto posible, según los planes trazados por el dinámico ingeniero Nogueira, ministro de Obras Públicas. Es posible que antes de finalizar el mes o a principios del entrante empiece a demolerse el pavimento.

Nogueira, atento siempre al mejoramiento urbanístico de La Habana, propicio a estudiar a fondo los proyectos para buscar en definitiva la mejor planificación y el respeto en este caso al trazado colonial, ha tratado extensamente el caso de Carlos III. Porque se han ofrecido muchas opiniones sobre cómo realmente debe reconstruirse el paseo.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

2)

La idea primitiva de conservar su aspecto colonial ha sido respetada en todo lo posible, pues también era de imperiosa necesidad buscar el desahogo necesario tanto en el tránsito como en el estacionamiento, a la cantidad de vehículos que diariamente circulan por esta arteria capitalina. Y se logró la concepción del proyecto mejor, el que equilibrara debidamente a las dos épocas.

Nogueira ha recibido muchos aplausos. En esta ocasión tampoco pueden regateársele. Habrá críticas, las que nunca faltan. Pero aquellos que vigilan celosamente nuestra tradición colonial, tendrán que comprender además, que por el hecho de hermosear y respetar una vía de aquella época para que disfrute del turismo y nosotros mismos, no puede privarse al peatón y al conductor de vehículos, del espacio que necesitan.

No puede haber tampoco uniformidad en las dos vías laterales, por cuanto en una de éstas la de los «nones», se ha agrupado la mayoría de los comercios y en la del lado opuesto abundan las residencias, y centros de esparcimiento, como la biblioteca de los Amigos del País, la Respetable Logia de la Isla de Cuba, etc. En la vía de los «nones» podrán transitar cuatro vehículos al mismo tiempo, y la zona de parqueo —muy discreta en su ubicación— se encuentra también en esta parte, donde es más necesaria.

Sin embargo, hay algo que no ha sido conquistado aún y que tiene más importancia que las discusiones que pudieran surgir sobre el aspecto moderno o entronque que hace al llegar a Reina, antiguo de Carlos III. Nos referimos al El desahogo que disfrutaban los choferes en todo el trayecto desde Zapata, se pierde y se convierte en terrible pesadilla de embotellamiento, cuando es necesario continuar el recorrido por Reina. La gran dificultad estriba en que las esquinas donde se encuentran los comercios de «La Casa de los 3 Centavos» y el café «Las Avenidas», son de tipo rectangular. Lo ideal, que es lo que se encuentra en estudio, es la apropiación de unos metros

a ambos lados, para permitir una entrada mas cómoda y evitar los «tranques». El caso puede solucionarse con una buena cooperación por parte de los comerciantes de los establecimientos antes mencionados. El embellecimiento de Carlos III, la facilidad al tránsito, se reflejará también en el auge de lo comercial. La esquina de Carlos III y Reina, con más anchos bordes en sus aceras, haría de ésta una de las más concurridas.

En relación con la ventaja que representaría para el paso de los vehículos, no quedarían muy atrás los comerciantes en cuanto a beneficios.

ALGO DE HISTORIA

Del libro «Calles de La Habana», publicado por el profesor Emilio Roig de Leuchsenring, historiador de la ciudad, en el año 1936, recogemos los siguientes datos, que dan una idea de lo que ha sido Carlos III en nuestra historia.

«Se dió a este paseo, que antes se denominó de Tacón, el nombre de Carlos III, en homenaje que aparece, según la inscripción existente en el pedestal de la estatua levantada en los comienzos de la vía, tributado por «el pueblo de La Habana» a dicho monarca, el año de mil ochocientos tres.

Por acuerdo del Ayuntamiento de 7 de mayo de 1902 se le cambió el nombre por Avenida de la Independencia, aunque posteriormente, en 9 de enero de 1918, el Ayuntamiento, por acuerdo número 110, aprobado el día 14, destinó la cantidad de \$150,000, distribuída en tres presupuestos sucesivos, para la pavimentación de la calle G y Paseo de Carlos III, que formarían la Avenida de los Presidentes.

Aunque fué ésta la primera calle de la ciudad de La Habana a la que se cambió el nombre después del cese de la dominación española, imponiéndosele como nombre lo que constituyó el ideal cubano de tantos años —la independencia— proponemos que se le restituya a dicha avenida el nombre de Paseo de Carlos III, por las razones siguientes:

Porque el pueblo la ha continuado denominando ininterrumpidamente de esta manera.

3

Porque el rey Carlos III, fué uno de los más esclarecidos monarcas que tuvo España (1759-1788), cuyas acertadas disposiciones gubernamentales se reflejaron en esta Isla, principalmente a través de quien puede calificársele el mejor de los gobernantes que tuvo España en Cuba, el teniente general Don Luis de las Casas (1790-1796). Durante esa época, se inicia el desarrollo de la cultura en la Isla; se crean en España las Sociedades Patrióticas; ve la luz el primer periódico, no de noticias oficiales, sino literario, que ha existido en Cuba; el Papel Periódico de La Habana; se funda la Casa de Beneficencia; se inaugura la primera biblioteca pública; se decreta mediante el establecimiento del Real Consulado, el comercio libre de América con Europa, que abre la Isla al comercio mundial suprimiéndose para ello el monopolio de la Casa de Contratación de Sevilla y la concesión hecha a Cádiz; y se derogan multitud de impuestos que aprisionaban la industria.

Porque esos merecimientos de Carlos III y beneficios que proporcionó a Cuba fueron reconocidos de manera solemne y pública por la Sociedad Patriótica de La Habana al premiar, en el concurso abierto en 1794 para inquirir qué estatuas debían colocarse en el nuevo Paseo de Extramuros la «memoria» que presentó Don Tomás Romay, señalando como «los cuatro sujetos de la antigüedad que más derecho tenían a la gratitud nuestra» a Cristóbal Colón, Juan Francisco Caraballo, Martín Calvo de la Puerta y Carlos III.

Esta «memoria» del doctor Romay fué considerada por el obispo Trespalacios de contener conceptos subversivos acusando al gobernador Don Luis de las Casas de alentar en los cubanos ideas perjudiciales a la soberanía española. De esas estatuas solo se erigió la de Carlos III, costeada por suscripción llevada a cabo entre los miembros de la Sociedad Patriótica.

Porque dichos merecimientos y beneficios fueron reconocidos además públicamente el año 1924, por la Academia de la Historia de Cuba y la Sociedad Económica de Amigos del País, al pronunciarse contra el proyecto entonces existente de quitar la estatua de Carlos III del Paseo de su nombre.

Porque juzgamos que dado el desarrollo, crecimiento y embellecimiento actuales de La Habana, el paseo de Carlos III, resulta una vía inadecuada para llevar el nombre de Avenida de la Independencia, debiendo ser reservado éste para denominar alguna de las más extensas y suntuosas avenidas que existan en la ciudad y sus cercanías, tales como la gran Avenida que parte del paseo de Carlos III, hasta el límite del término municipal de La Habana y a su prolongación hasta el Cacahual.

Porque consideramos impropio el haberse hecho extensivo según expusimos al Paseo de Carlos III, el nombre de Avenida de los Presidentes, que lleva la calle G del Vedado, ya que esta última avenida ha sido desnaturalizada por completo con el propósito que se persiguió al denominarla Avenida de los Presidentes, pues después de colocarse, como ya se ha hecho en su comienzo y final, respectivamente, las estatuas de don Tomás Estrada Palma y el general José Miguel Gómez, es imposible erigir allí nuevas estatuas de ex presidentes o futuros presidentes de la República, y se ha prescindido, además de esa avenida levantando en otro lugar de la ciudad la estatua del doctor Alfredo Zayas; por todo lo cual no tiene finalidad alguna esa prolongación que se ha querido dar a la Avenida de los Presidentes, haciendo extensivo este nombre a una vía, como el Paseo de Carlos III, tan distinta, topográfica y ordenamentalmente a aquella otra.

Sugerimos igualmente que se dé el nombre de Calzada de la Independencia a la calzada que parte del Paseo de Carlos III hasta el límite del término municipal de la Habana y a su prolongación hasta el Cacahual.

Warta, 24 de 1923



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DIRECTOR:
Ramón Vasconcelos

s" sobre José Martí A TORRIENTE

ral en que vi-
ndo al pueblo
Martí "la ima-
t y el caudillo
ganiza, que im-
na, que predi-
rédica se hace
mueve por su
el sacrificio lo

rtí y sin vacilar
sonaje heroico",
pirador", "após-
o". Aún no sa-
extraordinario.
caba a relucir
arona que en su
l y su obra po-
jado en la ve-
ativa de la So-
r Hispano Ame-
orce de marzo
ca en su caracte-
estimando que
etas de su vida
stalles e inciden-

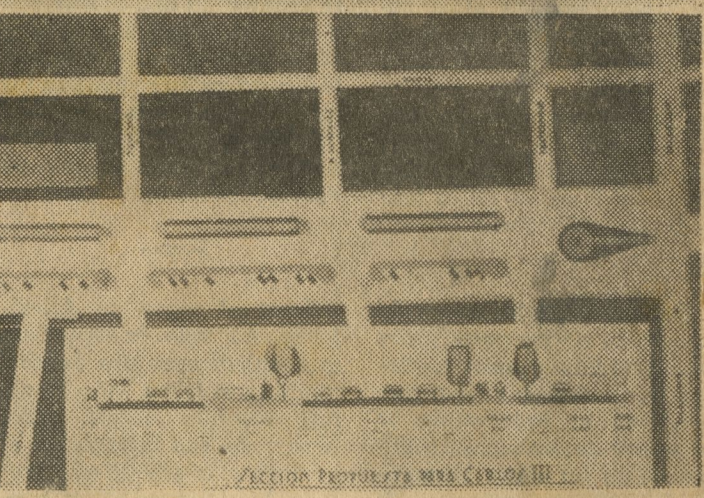
er encuentro en-
poráneos y su
tado por la tra-
Ríos. No podían
valores, ni esti-
significación,
iple y polifacéti-
go, Rubén Darío
s" (Buenos Ai-
scubre" el Martí
fo, pintor, mú-
eta siempre, ca-
ltura como "pro-
pién Vargas Vila
eras crónicas so-
ededor de 1894)
sonalidad intelect-
tudes como ora-
y poeta, sin igu-
dad de "organiza-
l" ("Los divinos
s", Barcelona, s/f
" (Hispano-Amé-
k, 1894.)
ia" (marzo 5 del
rique José Varo-
Mis recuerdos de
el Diario de Se-

Habana, volumen XXXIX, fe-
brero 1924) Ventura García
Calderón da a la estampa su
trabajo "José Martí", de corte
perfecto y mucha jerarquía.

Pero fueron los jóvenes de
1925 los que dieron la interpre-
tación más clara y de mayor
afinidad. Los materiales saca-
dos a la luz y la sistematiza-
ción en los métodos de investi-
gación permitieron "recons-
truir" una vida inquieta que
parecía rehacia a los afanes y
disciplinas que exige el género
biográfico. Las primeras fue-
ron "Estudio biográfico de Jo-
sé Martí", de Juana de Ibar-
borou, publicado en "El Impar-
cial" de Montevideo en la edi-
ción del 21 de noviembre del
año 1925. La otra "Aspectos de
la biografía de Martí" de Fé-
lix Lizaso, fué publicada en la
Revista de La Habana (volu-
men II, junio de 1930.)

Pero la primera biografía
exhaustiva es la de Jorge Ma-
ñach: "Martí el Apóstol", pu-
blicada en Madrid en 1933. En
1940 Félix Lizaso dió a conocer
"Martí, místico del deber", que
se publicó en Buenos Aires. El
mismo año Gonzalo de Quesa-
da y Miranda publicó "Martí
Hombre" y, un año después,
Luis Rodríguez Embil, "José
Martí, el santo de América",
editadas ambas en La Habana,
mientras en 1943, Isidro Mén-
dez daba a la estampa "Auto-
biografía de José Martí".

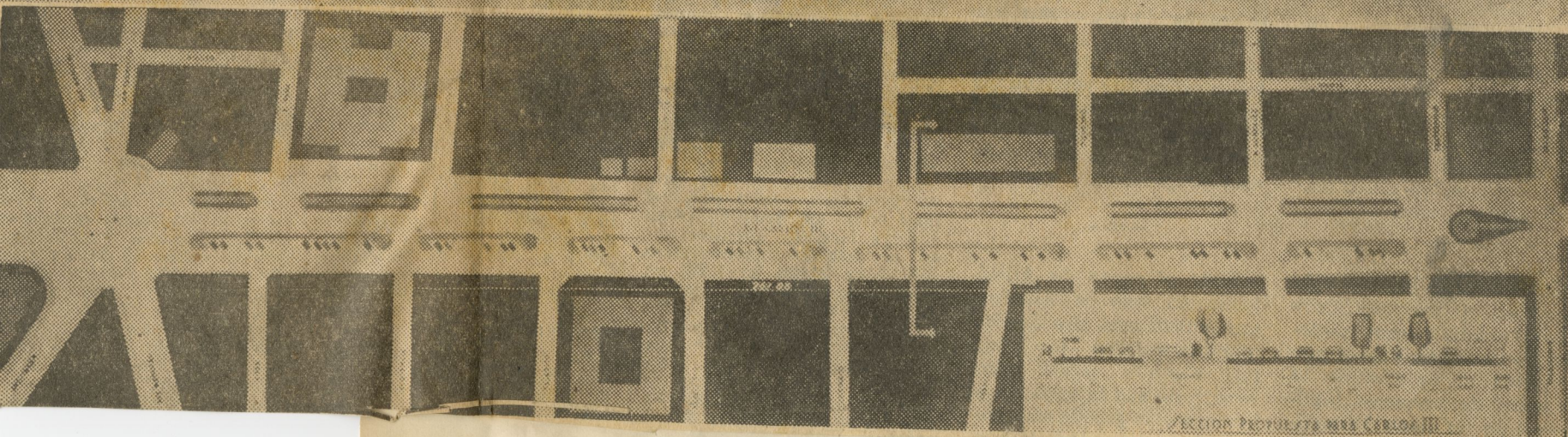
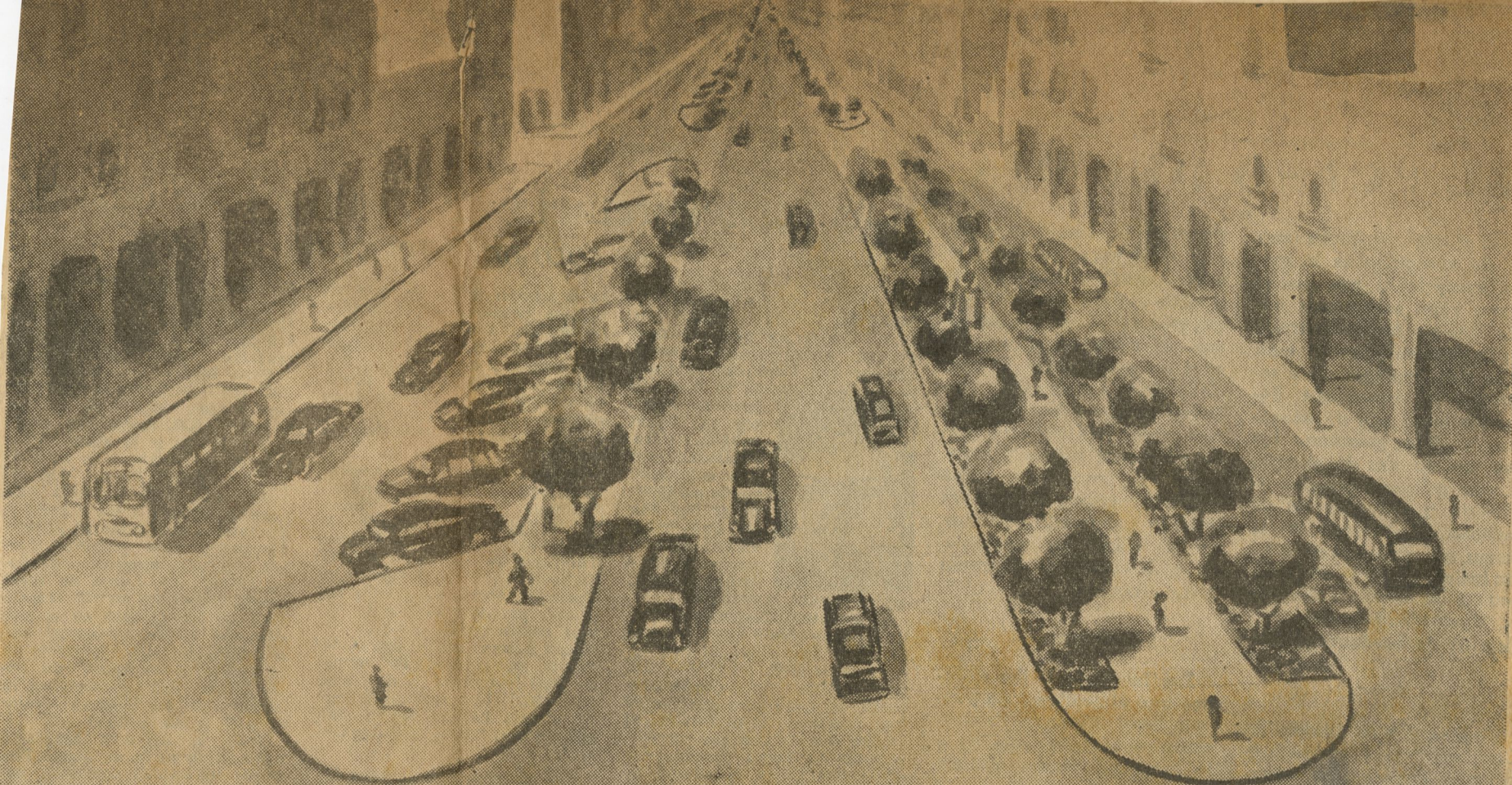
Estas "interpretaciones" nos
llevan, con paso seguro, al co-
nocimiento del Apóstol, conoci-
miento que puede completar-
se con trabajos escritos por
íntimos como el de Federico
Edelman Pintó "Martí y sus
Contemporáneos" (Diario de la
Marina, mayo 17, 1927) o los
de Blance Z. de Baralt, "José
Martí, Caballero" (El Fíguro
Vol. XXVI, mayo 22 de 1910
"Martí íntimo" (archivo José
Martí No. 7, 1944) y "El Mar



Acción Propulsa para Carlos III

Bidopia nos dá una idea en su di-
bajo (arriba), de cómo quedara
Carlos III, después de ser adapta-
da al proyecto de Obras Públi-
cas. Obsérvese la facilidad que
se brinda al tránsito en las tres
vías y la magnífica ubicación
de las zonas de parqueo. De-
bajo, el plano oficial en el
que se han trazado las in-
novaciones que recibirá
la calle con un dibujo de
la amplitud que ten-
drán ómnibus, camio-
nes y automóviles en
cada carrilera, para
pasar al mismo
tiempo sin inte-
rrupción. Nótese
en ambos gra-
bados la hermo-
sa perspectiva
que ofrecerán
los adornos de
jardinería en
ambas divisorias

ONIO
ENTAL
RIADOR
ANA

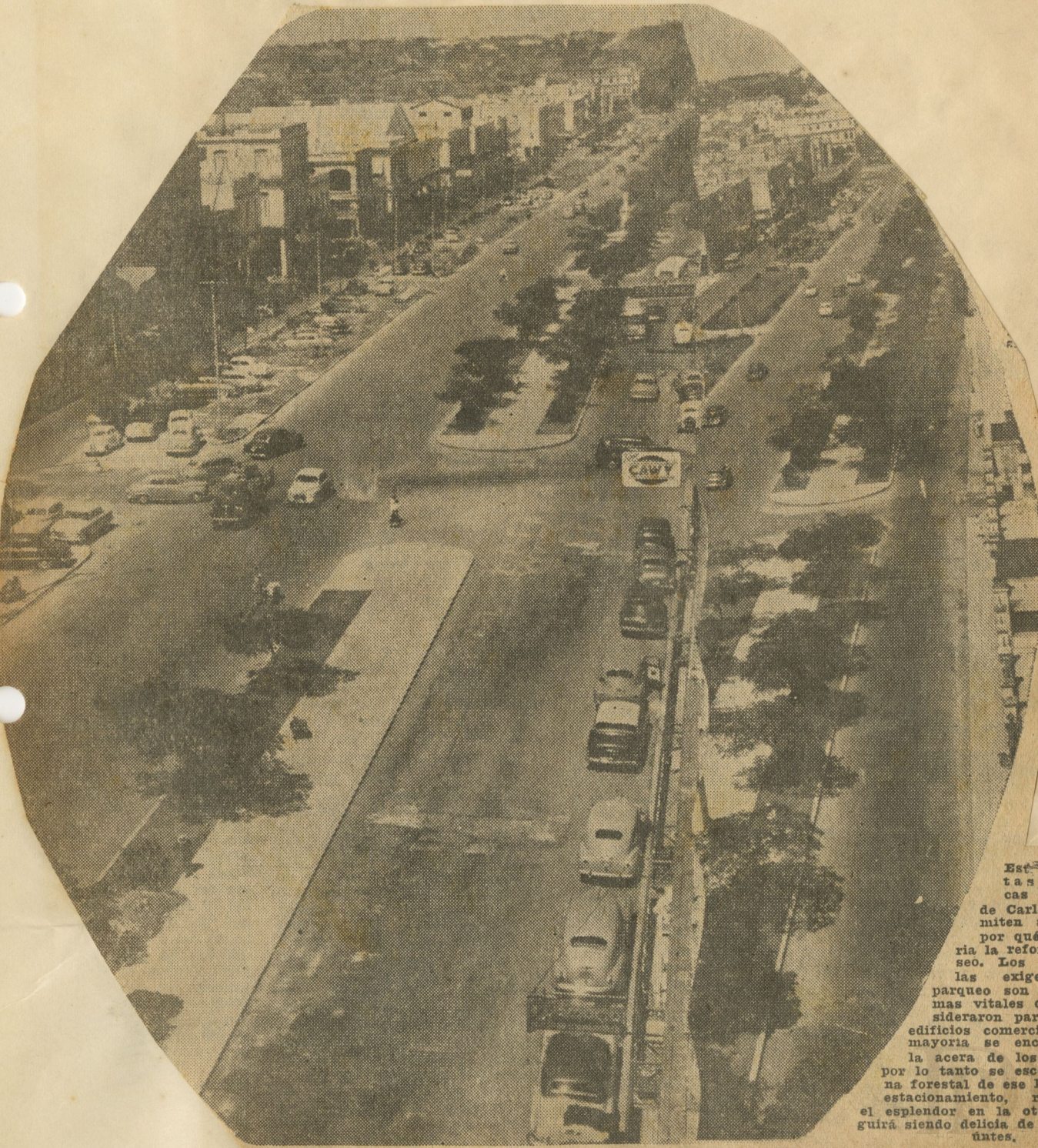


Acción Propuesta para Carlos III

Bidopia nos da una idea en su dibujo (arriba), de cómo quedara Carlos III, después de ser adaptada al proyecto de Obras Públicas. Obsérvese la facilidad que se brinda al tránsito en las tres vías y la magnífica ubicación de las zonas de parqueo. Debajo, el plano oficial en el que se han trazado las innovaciones que recibirá la calle con un dibujo de la amplitud que tendrán ómnibus, camiones y automóviles en cada carrilera, para pasar al mismo tiempo sin interrupción. Nótese en ambos grabados la hermosa perspectiva que ofrecerán los adornos de jardinería en las veredas divisorias

4

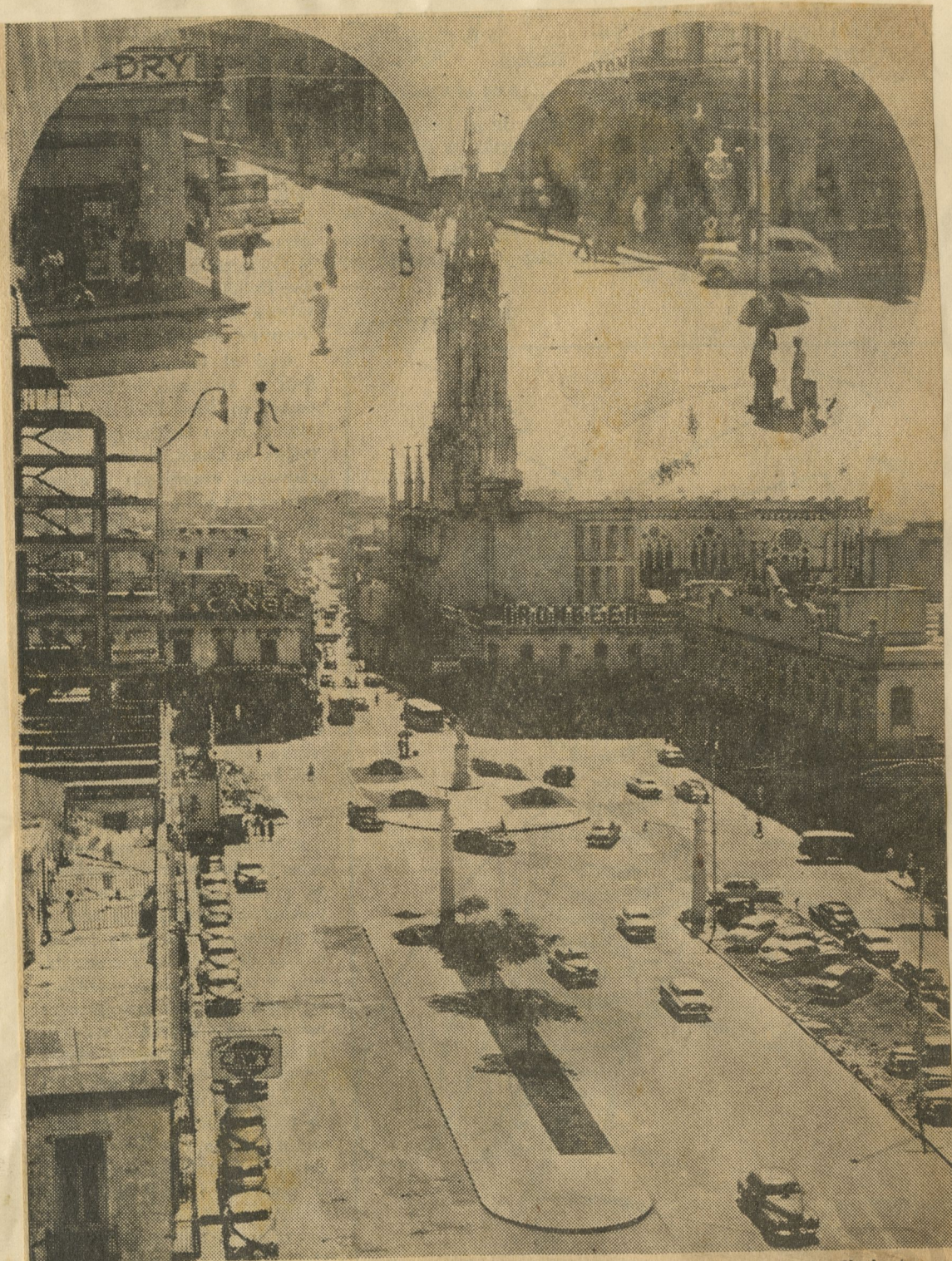
94



Estas dos vistas panorámicas combinadas de Carlos III, permiten apreciar, el por qué es necesaria la reforma del paseo. Los tranques y las exigencias del parqueo son los problemas vitales que se consideraron para ello. Los edificios comerciales en su mayoría se encuentran en la acera de los «nones» y por lo tanto se escogió la zona forestal de ese lado para el estacionamiento, respetándose el esplendor en la otra, que seguirá siendo delicia de los transeúntes.

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



La combinación recoge claramente las dificultades que se presentan al tránsito en la esquina de Carlos III y Reina, por la poca amplitud en la boca

de esta última calle. La apropiación de unos metros a ambos lados de la esquina de Reina contribuirá poderosamente a aliviar el paso de los vehículos y peatones. Es posible que se

llegue a un entendimiento con los propietarios de los comercios que forman esa esquina, para facilitar el acceso de los que van de Carlos III a Reina.

4



He aquí la estatua de un Rey, digno de rememoración agradecida. Carlos III, que gobernó durante treinta años en la vieja Metrópoli, se esforzó en introducir en sus dominios una civilización que había sido repudiada por los Austrias. Se rodeó de ministros como Aranda, Grimaldi, Campomanes, Floridablanca, y no tuvo empacho en expulsar de España a congregaciones poderosas que se oponían a sus reformas. Su reinado dejó una profunda huella que aún perdura, representada en espléndidos edificios en todas las grandes ciudades, y en la canalización de algunos ríos, que llevó la fertilidad a los campos y la riqueza a sus moradores. Fué en definitiva, un buen rey.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA